

特許

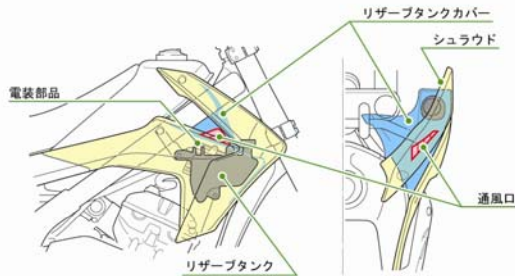
CRF250L

『水冷 250 New On&Off Gear を成立させた パテントテクノロジー』

14 件の特許技術※が CRF の血統を受け継ぐ先進デザインと軽快な走行性能を支えています。

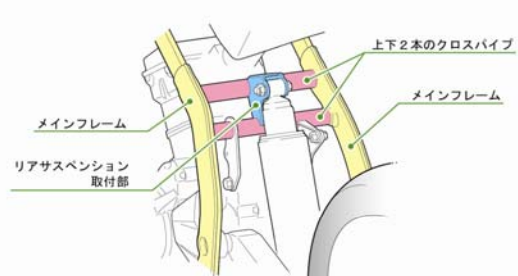
※特許出願中 公開未

●CRF フォルムを実現したラジエーターシュラウド



リザーブタンクカバー下に電装部品を配置、上面に通風口を設け、シュラウドからの走行風が効率良く電装部品を冷却。シュラウド内へコンパクトに集中配置し、従来電装品等があったシート回りをスリム化し、シュラウドから始まる流れるようなフォルムを実現しました。

●スリム・コンパクトを追求した車体フレーム

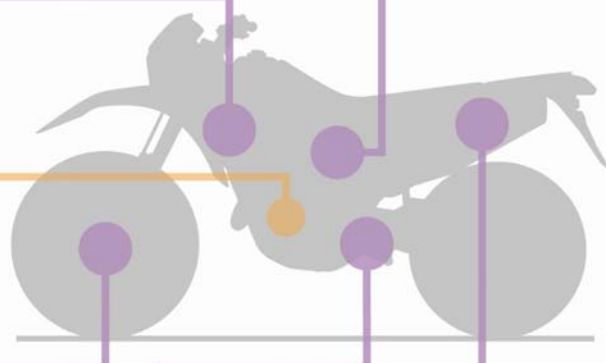


左右のメインフレームを連結する上下 2 本のクロスパイプを設け、リアサスペンションの取付部を上下 2 本のクロスパイプに跨って設置。

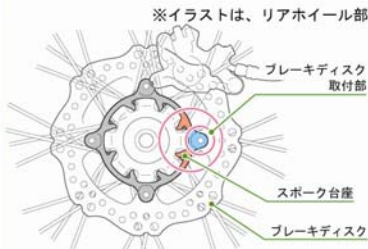
上下 2 本のクロスパイプでスリムなフレームをサポート、さらにリアサスペンション取付部をコンパクトで高剛性に。車体フレームの左右幅のスリム化と前後長をコンパクトにする車体を実現しました。

●New On&Off Gear を支える先進の水冷 4 ストロークエンジン

CBR250R ゆずりの先進技術を採用した 4 ストローク 250cc エンジン。全 9 件の特許を出願。



●フロント、リアホイール 補強リブ兼用スポーク台座の配置



ハブの周方向で、ディスク取付部を挟む位置にスポーク台座を配置。スポーク台座に補強リブとしての機能を兼ねそなえ、台座以外の部分を薄肉化し重量を軽減しました。

これにより、オフロードでの軽快感を実現しました。

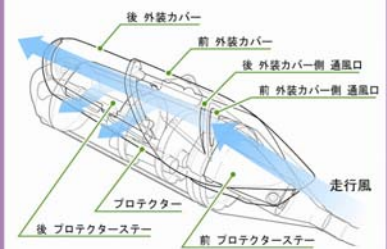
●高剛性・軽量アルミ鍛造一体型 スイングアーム



スイングアームの壁部内面に設けた凹部と、それに隣接する後(リアタイヤ側)の補強リブをリアサスペンションの支持ボスに沿って設けた剛性最適形状としました。

一体鍛造の肉厚を極限まで薄くしながらも、必要な剛性はしっかり確保。軽量で高剛性のアルミ鍛造スイングアームが、バネ下重量を軽減し、市街地走行からオフロード走行までの軽快なフィールを実現しました。

●力強いデザインに冷却性の機能も備えたマフラープロテクター



プロテクターステーとマフラー上面との間で空気通路を形成させ、プロテクターと前・後外装カバーにそれぞれ設けた通風口により、連なった走行風の通路を形成しました。

マフラー外面に効率良く走行風を当てることでマフラーの冷却性を向上しながらも、力強いサイドビューのデザインアクセントになっています。